



Scheda informativa

Strade nazionali: finanziamento e strumenti di pianificazione

30.1.2013

<p>Finanziamento speciale per il traffico stradale (FSTS)</p>	<p>Il FSTS, noto anche come “cassa delle strade”, è lo strumento con cui viene finanziata l’infrastruttura per il traffico stradale in Svizzera. Le entrate e le uscite registrate sono componenti del Conto della Confederazione e sottostanno al freno all’indebitamento. Scopo principale del FSTS è garantire il finanziamento della costruzione, della manutenzione e dell’esercizio della rete delle strade nazionali. Tramite il FSTS vengono erogati anche i contributi ai Cantoni per le strade principali, i contributi a favore dei grandi progetti ferroviari (contributo del 25 % alla NFTA), i contributi per la promozione dei servizi di trasporto combinato e del trasporto ferroviario di veicoli a motore accompagnati o quelli per le misure ambientali legate al traffico stradale. Dal 2008 dal FSTS vengono effettuati anche versamenti nel →fondo infrastrutturale.</p> <p>Il FSTS è alimentato dall’imposta sugli oli minerali* (entrate 2011: 1,489 mia. di fr.), dal supplemento fiscale sugli oli minerali* (1,994 mia. di fr.) e dal -> contrassegno autostradale (proventi netti: 326 mio. di fr.).</p> <p>Nel 2011, di contro a entrate dell’ordine di 3821 milioni di franchi si sono registrate uscite per l’ammontare di 4576 milioni di franchi. Le uscite eccedenti (755 mio. di fr.), da ricondurre a un versamento straordinario nel fondo infrastrutturale di 850 milioni di franchi, sono state coperte dagli accantonamenti/dalle riserve del FSTS.</p> <p>*Escluse le entrate legate ai carburanti per aeromobili che confluiscono nel finanziamento speciale per il traffico aereo.</p>
<p>Carenza di finanziamento</p>	<p>Il finanziamento delle strade nazionali è per ora assicurato, ma a breve e a medio termine si dovrà intervenire. Il fabbisogno è, infatti, superiore ai proventi del FSTS e, di conseguenza, diminuiscono le riserve disponibili. Dal 2016 si rischia quindi una carenza di finanziamento.</p> <p>I motivi di questo andamento negativo sono molteplici:</p> <ul style="list-style-type: none">• non si è proceduto da tempo ad applicare il rincaro alle entrate (→ imposta sugli oli minerali, supplemento fiscale sugli oli minerali, contrassegno autostradale);• per quanto riguarda la sicurezza delle gallerie e la protezione dell’ambiente e contro il rumore, crescenti esigenze sociali comportano costi più elevati;• veicoli con emissioni ridotte generano meno entrate;• per far fronte all’aumento del traffico e ai conseguenti problemi di capacità è necessario potenziare in maniera mirata i tratti fortemente trafficati;• il campo d’azione è stato ampliato (ad es. con nuovi contributi a misure volte a migliorare l’infrastruttura per il traffico nelle città e negli

	<p>agglomerati, senza che ciò portasse a maggiori entrate.</p> <p>Probabilmente nella prima metà del 2013 il Consiglio federale avvierà alla consultazione delle proposte per la copertura di questa carenza di finanziamento; si discute la possibilità di aumentare il supplemento fiscale sugli oli minerali.</p>												
Imposta sugli oli minerali e supplemento fiscale sugli oli minerali	<p>Nell'imposta sugli oli minerali rientrano il petrolio, altri oli minerali, il gas naturale e i prodotti derivati, nonché tutti i carburanti. Una metà dei proventi dell'imposta sugli oli minerali confluisce nel FSTS, l'altra metà nella cassa generale della Confederazione.</p> <p>Ai carburanti è inoltre applicato il supplemento fiscale sugli oli minerali che confluisce interamente nel FSTS.</p> <p>A seconda del prodotto e del suo utilizzo sono riscosse imposte particolari. Per i carburanti comuni quali la benzina e il diesel queste ammontano a:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Benzina (ct./l)</th> <th>Diesel (ct./l)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Imposta sugli oli minerali</td> <td>43,12</td> <td>45,87</td> </tr> <tr> <td>Supplemento fiscale sugli oli minerali</td> <td>30,00</td> <td>30,00</td> </tr> <tr> <td>Totale</td> <td>73,12</td> <td>75,87</td> </tr> </tbody> </table>		Benzina (ct./l)	Diesel (ct./l)	Imposta sugli oli minerali	43,12	45,87	Supplemento fiscale sugli oli minerali	30,00	30,00	Totale	73,12	75,87
	Benzina (ct./l)	Diesel (ct./l)											
Imposta sugli oli minerali	43,12	45,87											
Supplemento fiscale sugli oli minerali	30,00	30,00											
Totale	73,12	75,87											
Contrassegno autostradale	<p>Il contrassegno autostradale è stato introdotto nel 1985 e fino al 1995 costava 30 franchi, dopodiché è stato portato a 40 franchi. Il contrassegno è obbligatorio per transitare sulle strade nazionali svizzere di 1^a e 2^a classe. Nel 2012 la vendita del contrassegno ha generato proventi netti di 326 milioni di franchi che sono confluiti interamente nel →FSTS. Nel messaggio sull'adeguamento del decreto federale concernente la rete delle strade nazionali, attualmente discusso in Parlamento, il Consiglio federale propone di aumentare il prezzo del contrassegno a 100 franchi, al fine di garantire il finanziamento dell'esercizio e della manutenzione dei tratti che passeranno dai Cantoni alla Confederazione dopo essere stati integrati nella rete delle strade nazionali nel quadro del nuovo decreto concernente la rete (→NEB).</p>												
Fondo infrastrutturale	<p>Il fondo infrastrutturale è stato istituito nel 2008 per creare le necessarie condizioni finanziarie che consentissero di superare gli attuali problemi nell'ambito dei trasporti terrestri, soprattutto sulle strade nazionali e negli agglomerati. Se non affrontata con opportune contromisure, la crescita della mobilità nei prossimi decenni potrebbe portare a notevoli problemi di viabilità.</p> <p>Attraverso il fondo infrastrutturale vengono finanziati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il completamento della rete delle strade nazionali; • l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali; • i contributi per le infrastrutture del traffico nelle città e negli agglomerati; • i contributi per le strade principali nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche <p>Il fondo infrastrutturale è un <u>conto speciale</u> della Confederazione, con un proprio bilancio e conto economico. È alimentato da versamenti provenienti dal Conto della Confederazione che vengono addebitati al FSTS. I versamenti sono soggetti al freno all'indebitamento; non lo sono invece i mezzi prelevati. Dal 2008 nel fondo infrastrutturale sono confluiti annualmente in media 900 milioni di franchi (solo versamenti ordinari).</p> <p>Il credito complessivo del fondo infrastrutturale ammonta a 20,8 miliardi di franchi (prezzi 2005, IVA esclusa), di cui 5,5 saranno disponibili nei prossimi vent'anni per l'eliminazione dei problemi di capacità sulla rete delle strade nazionali.</p>												

	<p>Per ulteriori informazioni:</p> <p>http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00460/index.html?lang=it</p>
Programma per l'eliminazione dei problemi di capacità (PEB)	<p>L'eliminazione dei problemi di capacità rientra nei compiti finanziati attraverso il → fondo infrastrutturale. Le risorse disponibili (complessivamente 5,5 miliardi di franchi) sono impiegate per l'aggiunta di corsie supplementari a strade nazionali lunghe almeno due chilometri. La presenza di un problema di capacità si riscontra sulla base dei dati del censimento del traffico, delle previsioni fornite dal modello sul traffico nazionale e dalle previsioni demografiche.</p> <p>Attualmente è in preparazione il secondo messaggio concernente il programma per lo stanziamento di ulteriori risorse provenienti dal credito complessivo per l'eliminazione dei problemi di capacità. Con ogni probabilità, il Consiglio federale potrà approvare il messaggio nella primavera del 2014. A quel punto sarà il Parlamento a decidere dove intervenire e quante risorse mettere a disposizione.</p> <p>Per ulteriori informazioni:</p> <p>http://www.astra.admin.ch/dokumentation/00109/00113/00491/index.html?lang=it&msg-id=30041</p>
Nuovo decreto concernente la rete (NEB)	<p>L'intera rete delle strade nazionali è stata riesaminata in dettaglio essenzialmente per due ragioni: da un lato, l'odierno tracciato della rete, definito sostanzialmente nel decreto del 1960, non risponde più del tutto ai bisogni attuali e futuri; dall'altro, nell'ultimo decennio sono stati depositati in Parlamento oltre trenta interventi aventi per oggetto l'inserimento di strade cantonali nella rete viaria nazionale.</p> <p>In base agli obiettivi della Confederazione in materia di politica dei trasporti, politica regionale e ordinamento del territorio, il Consiglio federale ha stabilito una serie di «criteri funzionali» nel Piano settoriale dei trasporti, approvato dal Consiglio federale nel 2006. Requisiti più importanti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • garantire il passaggio del traffico di transito internazionale; • collegare la Svizzera all'estero; • collegare fra loro gli agglomerati svizzeri; • collegare fra loro le grandi regioni turistiche alpine e i capoluoghi cantonali. <p>In questo modo si sono poste le basi per l'adeguamento del decreto concernente la rete che porterà a integrare 375 chilometri di strade cantonali nella rete delle strade nazionali.</p> <p>Questi nuovi tratti generano per la Confederazione costi supplementari annui di 305 milioni di franchi. Per assicurare il finanziamento, il Consiglio federale propone di portare --> il contrassegno autostradale a 100 franchi e di creare un contrassegno valido due mesi acquistabile a 40 franchi. Il prezzo del contrassegno è attualmente discusso in Parlamento.</p>
Prestazione chilometrica sulla rete delle strade nazionali	<p>Benché in termini di lunghezza rappresentino solo il 2,5 per cento dell'intera rete, le strade nazionali sono la spina dorsale del sistema viario svizzero: esse assorbono infatti il 40 per cento del traffico viaggiatori e oltre il 60 per cento del traffico merci.</p> <p>Dal 1970, per quanto riguarda il traffico viaggiatori (tutti i mezzi di trasporto) i chilometri percorsi sono raddoppiati, laddove è proprio l'infrastruttura viaria a dover assorbire l'85 per cento del traffico viaggiatori in Svizzera.</p>
Sistemazione	<p>La sistemazione designa tutti i lavori che modificano le infrastrutture preesistenti (ad es. pareti fonoassorbenti, opere di protezione dell'ambiente, corridoi</p>

	faunistici, corsie supplementari, sicurezza nelle gallerie, adeguamento a nuove disposizioni tecniche e norme in materia di sicurezza, modifica di svincoli ecc.).
Costruzione	Per costruzione si intende la realizzazione di nuovi tratti di strade nazionali (ad es. nel caso di un completamento della rete).
Manutenzione	Nella manutenzione rientrano le misure per il mantenimento della qualità e del valore delle strade nazionali già in esercizio, ad esempio il risanamento del tracciato o la riparazione di ponti. Le manutenzione e la sistemazione di un tratto di autostrada vengono di solito realizzati contestualmente, ovvero all'interno dello stesso progetto.
Esercizio	L'esercizio comprende, tra l'altro, la cura degli spartitraffico e dei cespugli, la pulizia, lo sgombero della neve, ecc.
Basi legali	<ul style="list-style-type: none"> • Costituzione federale; in particolare gli articoli 83 e 86 • Legge federale del 22 marzo 1985 concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e della tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali (LUMin) • Legge federale del 21 giugno 1996 sull'imposizione degli oli minerali (LIOM)

30.1.2013